Atlantic Pilotage Authority

Administration de Pilotage de l'Atlantique

Administration de pilotage de l'Atlantique

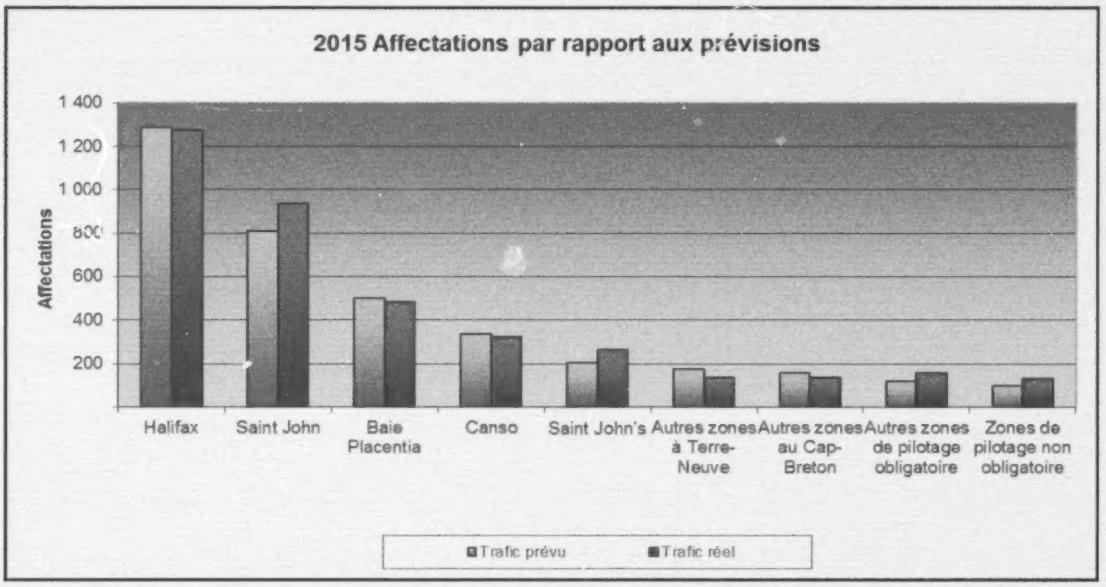
Deuxième trimestre 2015

Rapport de gestion

30 août 2015

TRAFFIC REVIEW

Zone de pilotage	Trafic réel au T1 2014	Trafic prévu au T1 2015	Trafic réel au T1 2015	Écart par rapport à 2014	Pourcentage d'écart par rapport à 2014	Écart par aux prévisions pour 2015	Pourcentage d'écart par rapport aux prévisions
Halifax	1 291	1 287	1 272	-19	-1 %	- 15	-1 %
Saint John	810	808	938	128	16 %	130	16 %
Baie Placentia	501	501	484	-17	-3 %	- 17	-3 %
Canso	344	335	324	-20	-6 %	- 11	-3 %
Saint John's	241	204	262	21	9 %	58	28 %
Autres zones à Terre-Neuve	181	174	136	-45	-25 %	- 38	-22 %
Autres zones au Cap-Breton	139	157	137	-2	-1 %	- 20	-13 %
Autres zones de pilotage obligatoire	93	120	160	67	72 %	40	33 %
Zones de pilotage non obligatoire	99	100	132	33	33 %	32	32 %
Total	3 699	3 686	3 845	146	4 %	159	4 %



Le présent rapport sur l'activité de chaque port fait uniquement référence aux affectations de pilotage, et non au niveau du trafic de fret ou de navires enregistré par un port. La différence entre l'activité signalée par l'Administration et celle déclarée par un autre organisme comme une administration portuaire tient à plusieurs facteurs, notamment des navires qui ne sont pas assujettis au pilotage obligatoire ou qui font appel à des marins ne possédant pas de certificat de pilotage et la quantité de fret à bord des navires. L'Administration rend compte des affectations de pilotage effectuées par ses propres pilotes mais pas de la quantité de fret transportée sur un navire.

Globalement, les affectations de pilotage de l'Administration sont supérieures à celles du deuxième trimestre de 2014 et aux prévisions pour 2015. L'Administration a quatre grands

ports de pilotage obligatoire (Halifax et détroit de Canso [N.-É.]; baie Placentia [T.-N.-L.], et Saint John [N.-B.]) qui comptent pour environ 75 % des affectations de pilotage assurées chaque année. Halifax, la baie Placentia et Canso ont eu moins d'affectations qu'en 2014, de sorte que chacune de ces zones est en deçà des prévisions pour le premier semestre. L'activité à Saint John a été nettement supérieure à celle de 2014 et aux prévisions. Globalement, l'Administration affiche des affectations dépassant de 4 % les prévisions mais des recettes inférieures de 2 % aux prévisions pour le deuxième trimestre. L'écart entre les affectations et les recettes s'explique par le fait que les navires sont plus petits et génèrent en moyenne moins de recettes que les affectations prévues dans plusieurs ports.

La baisse des affectations à Halifax (N.-É.) s'explique essentiellement par une diminution de 5 % (ou 21 affectations) des affectations de porte-conteneurs par rapport à l'an dernier. Depuis le début de 2015, les affectations de fret général ont augmenté de 9 % (ou 39 affectations). Les affectations de pétroliers sont similaires aux niveaux de 2014, mais il y a eu moins de cette classe de navires dans le port. En date de juin 2015, les affectations totales et les recettes du port sont inférieures de 1 % et 3 %, respectivement, par rapport aux prévisions.

À Saint John (N.-B.), l'Administration a vu ses affectations de pilotage progresser de 16 % au deuxième trimestre de 2015 par rapport à la même période en 2014. Les affectations de pétroliers et de navires plus petits, comme les remorqueurs et les barges, ont augmenté de 19 % et 25 %, respectivement. Les recettes du port dépassent de 11 % les prévisions du fait des affectations plus nombreuses.

Les affectations dans la baie Placentia (T.-N.-L) sont essentiellement reliées à deux clients importants de l'industrie pétrolière : la raffinerie pétrolière de Come-by-Chance pour l'Atlantique Nord et le terminal de transbordement de Whiffen Head à Terre-Neuve. La raffinerie pétrolière a reçu davantage de navires qu'en 2014, mais ils étaient de plus petite taille que par le passé. Les affectations à Whiffen Head ont diminué par rapport à 2014 et les navires étaient également plus petits. La fermeture des installations en haute mer pour des travaux d'entretien ont considérablement réduit les affectations à Whiffen Head au deuxième trimestre et entraîné un sérieux manque à gagner dans la zone pour l'Administration. L'entretien devrait se poursuivre jusqu'au quatrième trimestre. Cette combinaison de facteurs explique que les affectations ont été inférieures de 3 % par rapport aux niveaux de 2014 et aux prévisions de 2015 et que les recettes ont reculé de 10 % et 13 %, respectivement, par rapport à 2014 et aux prévisions pour 2015.

Dans le détroit de Canso (N.-S.), les affectations de pétroliers ont augmenté de 18 % par rapport aux niveaux de 2014, surtout en raison d'une hausse des pétroliers de plus petite taille comme les navires-citernes qui font la navette entre Halifax et Canso pour approvisionner les bateaux en combustible de soute. Les affectations de transporteurs de vrac sec ont diminué de 22 % dans la région par rapport à 2014. Les affectations dans la zone ont donc été inférieures de 3 % aux prévisions, mais les recettes en date de mars 2015 ont dépassé de 12 % les prévisions.

EXAMEN COMPARATIF DONNÉES FINANCIÈRES ET STATISTIQUES Au 30 juin		
	2015	2014
DONNÉES FINANCIÈRES (en milliers de dollars)		
Total des produits	10 670 $	10 442 $
Charges d'exploitation		
Salaires, honoraires et avantages sociaux	7 052	6 521
Bateaux-pilotes	2 964	3 089
Autres	1 298	1 372
Total des charges d'exploitation	11 314	10 982
Résultat de l'exercice	(644) $	(540) $
STATISTIQUES		
Affectations de pilotage	3 845	3 699
Incidents de pilotage	0	3
Pourcentage d'affectations sans incident	100,00%	99,92%
Plaintes de clients enregistrées	12	26
Pourcentage d'affectations sans plaintes	99,69%	98,30%

Les recettes de l'Administration ont augmenté en raison d'une hausse tarifaire qui a pris effet à la fin février. Globalement, les affectations et les recettes en date de juin 2015 ont progressé de 4 % et 2 % par rapport aux niveaux de 2014

Pour le deuxième trimestre de 2015, les salaires, les honoraires et les avantages sociaux ont augmenté par rapport à la même période en 2014, car l'Administration a embauché 11 apprentis-pilotes au cours des deux dernières années, tout en ayant quatre pilotes en congé autorisé pendant ce temps-là. Le recrutement visait à remédier à des problèmes de service dans certaines zones et à remplacer les pilotes qui partaient à la retraite. Les coûts des bateaux-pilotes ont diminué en raison de la baisse des prix du diésel ayant permis de réaliser des économies sur le carburant. La diminution des autres dépenses est essentiellement imputable à la baisse des coûts de formation (66 000 $ de moins qu'en 2014). L'Administration réserve des places dans les cours exigés à des moments qui perturbent peu l'exploitation. Le moment de la formation varie d'une année à l'autre. En 2014, elle s'est

déroulée en grande partie au premier trimestre. Il y aura en 2015 autant de formation qu'en 2014, mais elle va se concentrer vers la fin de l'année. L'Administration s'efforce de programmer la formation avant ou immédiatement après la haute saison des croisières.

L'Administration a accru ses effectifs, mais les recettes ont pâti de la transition vers des navires plus petits dans plusieurs ports. La baie Placentia est une importante source de revenus pour l'Administration et une zone où celle-ci a énormément investi dans des bateaux-pilotes et augmenté le nombre de pilotes. La fermeture des installations en haute mer pour des travaux d'entretien a eu un impact négatif sur les recettes tirées de Whiffen Head en 2015. Les niveaux des affectations de pétroliers à Canso ont augmenté, mais cela s'explique par l'augmentation des navires de petite taille qui rapportent moins. L'Administration a aussi enregistré une forte hausse des affectations à St. John's (T.-N.-L.), mais ces navires sont, en moyenne, nettement plus petits que dans les autres zones. L'activité à St. John's va diminuer considérablement d'ici à la fin de 2015, car un certain nombre de capitaines de navires ravitailleurs ont acquis l'expérience voulue, réussi les examens de pilotage et obtenu les certificats leur permettant de piloter leurs propres navires.

L'Administration a affiché pour le premier semestre de 2015 une perte de 644 000 $. Elle avait prévu pour cette période un manque à gagner de 567 000 $, car elle s'attendait à investir davantage dans les pilotes, les bateaux-pilotes et la formation des pilotes. La mise en place tardive des tarifs a entraîné une perte de revenus de 108 000 $. L'Administration s'attend à terminer 2015 avec une perte, avant tout en raison de la baisse des affectations à la baie Placentia.

L'Administration a adopté il y a quelques années une méthode structurée de traitement des plaintes à la suite de l'examen ministériel des questions de pilotage demeurées en suspens. Le mécanisme est conçu pour être le plus convivial possible, et l'Administration veut faire en sorte qu'une rétroinformation soit fournie sans délai au plaignant. Le motif de plainte le plus courant est l'affectation tardive. Dans certains cas, cela est dû à des facteurs que l'Administration ne contrôle pas, comme les conditions météorologiques ou des retards imputables à la non-disponibilité des services portuaires tels que les remorqueurs.

Pour le premier semestre de 2015, l'Administration a reçu 12 plaintes sur un total de 3 845 affectations. Les 99,69 % restants des affectations n'ont fait l'objet d'aucune plainte de la part des clients. Pour la même période en 2014, il y avait eu 43 plaintes sur un total de 3 699 affectations, soit 98,84 % sans plainte. Toutes les plaintes reçues sont incluses dans ces chiffres, y compris celles concernant des retards qui ne sont pas imputables à l'Administration.

Pour le premier semestre de 2015, l'Administration n'a enregistré aucun incident de navigation. Il y avait eu quatre incidents mineurs pour la même période en 2014.

ANALYSE DES RISQUES

La variabilité du trafic dans les principaux ports est le risque financier le plus important auquel l'Administration est confrontée. Celle-ci n'a aucun contrôle ni aucune influence sur

les affectations dans les ports. Les variations dans la taille des navires par rapport aux prévisions peuvent se traduire par un bénéfice ou une perte considérable. En 2014, la taille moyenne des navires dans le port de Saint John (N.-B.) a été de 12 % inférieure aux prévisions. Malgré la hausse des affectations, le fait que les navires soient plus petits explique qu'une zone habituellement rentable affiche une perte importante. Depuis le début de 2015, la taille des navires dans la zone a légèrement augmenté par rapport à 2014, mais elle demeure bien en deçà de celle des années antérieures.

L'entretien des installations rattachées à l'extraction pétrolière en haute mer ou au raffinage du pétrole a aussi une grande incidence sur l'Administration. Les installations de Whiffen Head dans la baie Placentia (T.-N.-L.) ne devraient pas afficher des résultats aussi bons que prévu en raison de l'entretien effectué en haute mer. On ignore pour l'heure l'incidence financière globale que cela aura. Tel qu'indiqué plus haut, plusieurs capitaines du port de St. John's (T.-N.-L.) ont reçu des certificats de pilotage, ce qui aura pour effet de réduire les recettes et les dépenses connexes dans la zone et dans un avenir prévisible.

Les structures de coûts dans ces ports ne sont pas faciles à ajuster. Étant donné la nature spécialisée du travail de pilote et la formation exigée pour le devenir, la réduction des effectifs d'un port ne permet pas de compoenser les baisses d'affectations à court terme. Une réduction du nombre de pilotes peut avoir des conséquences importantes sur l'industrie de la navigation, qui risquent d'entraîner des retards en haute saison ou si un port connaît un regain d'activité imprévu. L'Administration a aussi beaucoup investi dans de nouveaux navires dont l'exploitation doit être financée par les tarifs perçus dans la baie Placentia, à Halifax et à Saint John.

Des mesures préalables ont permis à l'Administration d'atténuer un important risque. La hausse du prix du carburant, qui a eu un impact considérable sur le coût d'exploitation des bateaux-pilotes, a été compensée par l'application de droits de recouvrement des frais de carburant perçus pour les affectations à Halifax, à Saint John, dans la baie Placentia et à Canso.

L'Administration a affiché en 2014 une perte importante essentiellement due aux dépenses effectuées pour augmenter le nombre de pilotes afin d'améliorer les niveaux de service et en prévision des départs à la retraite. L'Administration a embauché 11 nouveaux pilotes au cours des 24 derniers mois. Les coûts engagés pendant les deux à trois années que dure leur formation incluent les salaires, la formation et le transport. Il s'agit, pour l'Administraiton, d'un investissement considérable qui va réduire ses attentes financières pour cette période.

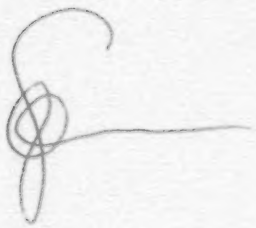
Deuxième trimestre 2015

États financiers condensés non vérifiés provisoires et notes afférentes

Responsabilité de la direction concernant la communication de l'information financière

La direction est chargée de préparer et de présenter fidèlement ces états financiers trimestriels conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État et d'effectuer les contrôles internes qu'elle juge nécessaires pour permettre la préparation d'états financiers trimestriels exempts d'inexactitudes importantes. La direction est également chargée de s'assurer que les autres renseignements contenus dans ce rapport financier trimestriel concordent, le cas échéant, avec les états financiers trimestriels.

À notre connaissance, ces états financiers trimestriels non vérifiés donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière, des résultats de l'exploitation et des flux de trésorerie de l'Administration à la date des états financiers trimestriels et pour les périodes qu'ils couvrent.



Sean Griffiths
Chef de la direction

P. MacArthur, CPA, CMA
Chef des Affaires financières

Halifax, Canada
Le 30 août 2015

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE
État de la situation financière

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	30 juin 2015	31 décembre 2014
Actifs		
Courant		
Trésorerie	- $	1 149 $
Clients	3 163	3 280
Charges payées d'avance	189	132
	3 352	4 561
Non courant		
Immobilisations incorporelles	224	248
Immobilisations corporelles et bateaux pilotes	10 199	10 394
	10 423	10 642
	13 775 $	15 203 $
Passifs		
Courant		
Fournisseurs et autres créditeurs	1 338 $	1 889 $
Emprunts bancaires	428	422
Indemnités de cessation d'emploi	178	112
	1 944	2 423
À long terme		
Emprunts bancaires	3 996	4 212
Indemnités de cessation d'emploi	1 337	1 426
	5 333	5 638
	7 277	8 061
Capitaux propres		
Résultats non distribués	6 498	7 142
	6 498	7 142
	13 775 $	15 203 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État du résultat global

Non vérifié

en milliers de dollars canadiens	Trimestre terminé le 30 juin 2015	2014	Semestre terminé le 30 juin 2015	2014
Produits				
Droits de pilotage	5 562 $	5 702 $	10 643 $	10 390 $
Autres produits	17	41	27	52
	5 579	5 743	10 670	10 442
Charges				
Honoraires, salaires et avantages des pilotes	2 685	2 506	5 351	4 876
Frais d'exploitation des bateaux-pilotes	1 227	1 281	2 323	2 440
Salaires et avantages des équipages des bateaux-pilotes	436	425	883	867
Salaires et avantages du personnel	403	374	818	778
Amortissement	299	330	651	658
Transport et déplacements	214	209	414	390
Services professionnels et spéciaux	141	154	260	304
Services publics, fournitures et approvisionnements	127	105	232	216
Locations	131	78	145	146
Coûts financiers	27	37	98	71
Communications	34	40	69	72
Formation	35	58	70	164
	5 759	5 597	11 314	10 982
Bénéfice de l'exercice	(180)	146	(644)	(540)
Autres pertes globales				
Pertes actuarielles sur les indemnités de cessation d'emploi	-	-	-	-
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global	(180) $	146 $	(644) $	(540) $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des variations des capitaux propres

Non vérifié

	Trimestre terminé le 30 juin		Semestre terminé le 30 juin	
(en milliers de dollars canadiens)	**2015**	2014	**2015**	2014
Résultats non distribués à l'ouverture de l'exercice	**6 678 $**	7 162 $	**7 142 $**	7 848 $
Bénéfice de l'exercice	**(180)**	(180)	**(644)**	(644)
Autres éléments du résultat global	-	-	-	-
Résultat global total	**(180)**	(180)	**(644)**	(644)
Résultats non distribués à la clôture de l'exercice	**6 498 $**	6 982 $	**6 498 $**	7 204 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

ADMINISTRATION DE PILOTAGE DE L'ATLANTIQUE

État des flux de trésorerie

Non vérifié

(en milliers de dollars canadiens)	Trimestre terminé le 30 juin 2015	2014	Semestre terminé le 30 juin 2015	2014
Activités opérationnelles				
Entrées de trésorerie - clients	**5 500 $**	5 053 $	**10 414 $**	9 802 $
Sorties de trésorerie aux salariés et pour les salariés	**(4 047)**	(2 990)	**(7 446)**	(6 107)
Sorties de trésorerie - fournisseurs	**(2 785)**	(2 220)	**(3 451)**	(4 503)
Coûts financiers payés	**(35)**	(37)	**(70)**	(71)
Autres produits reçus	**17**	355	**27**	365
Entrées de trésorerie liées aux activités opérationnelles	**(1 350)**	161	**(526)**	(514)
Activités d'investissement				
Achats d'immobilisations incorporelles	**(5)**	(20)	**(6)**	(36)
Achats d'immobilisations corporelles et de bateaux-pilotes	**(403)**	(264)	**(499)**	(366)
Sorties de trésorerie liées aux activités d'investissement	**(408)**	(284)	**(505)**	(402)
Activités de financement				
Remboursement d'emprunts bancaires	**(105)**	(102)	**(210)**	(194)
Sorties de trésorerie liées aux activités de financement	**(105)**	(102)	**(210)**	(194)
(Diminution) Augmentation de la trésorerie	**(1 863)**	(225)	**(1 241)**	(1 110)
Trésorerie à l'ouverture de l'exercice	**1 771**	999	**1 149**	1 884
Trésorerie à la clôture de l'exercice	**(92) $**	774 $	**(92) $**	774 $

Les notes afférentes font partie intégrante de ces états financiers.

1. RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX ET MÉTHODE DE PRÉSENTATION

L'Administration de pilotage de l'Atlantique (l'Administration) a été constituée en 1972 en vertu de la *Loi sur le pilotage*. L'Administration a pour principale adresse légale le 2000 Barrington Street, Halifax, Nouvelle-Écosse. Elle a pour objet d'établir, de faire fonctionner, d'entretenir et de gérer un service de pilotage sûr et efficace dans certaines eaux canadiennes désignées. La *Loi* prévoit que les tarifs des droits de pilotage doivent être équitables, raisonnables et suffisants pour que l'Administration puisse s'autofinancer. En vertu de la *Loi sur le pilotage*, l'Administration n'a droit à aucune somme par voie de crédit affecté par le Parlement pour lui permettre de s'acquitter de ses obligations.

L'Administration est une société d'État qui figure à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et elle n'est pas assujettie à la *Loi de l'impôt sur le revenu*.

L'Administration de pilotage de l'Atlantique est considérée comme une entreprise publique. À ce titre, elle prépare ses états financiers conformément aux Normes internationales d'information financière (IFRS) telles qu'émises par le Conseil des normes comptables (CNC).

Ces états financiers ont été préparés comme le prévoit la norme du Conseil du Trésor du Canada sur les rapports financiers trimestriels des sociétés d'État. Conformément à la norme du Conseil du Trésor du Canada, ces états financiers n'incluent pas toutes les divulgations exigées pour les états financiers annuels et ils doivent être lus avec les états financiers consolidés annuels conformes aux PCGR canadiens de l'Administration pour l'exercice terminé le 31 décembre 2014. De l'avis de la direction, les états financiers reflètent tous les ajustements nécessaires pour faire une présentation fidèle des résultats pour la période intérimaire visée.

Les services de l'Administration ont toujours été plus en demande au deuxième et au troisième trimestres de l'année civile, et moins sollicités au premier et au quatrième trimestres. Cette tendance est essentiellement due au nombre élevé de paquebots de croisière qui visitent la région en été et en automne. L'Administration a, dans sa structure de coûts, des postes fixes importants qui ne fluctuent pas beaucoup avec la demande de pilotage à court terme.

2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Voici les principales conventions comptables :

(a) Instruments financiers

Les créances clients et autres débiteurs et les dettes fournisseurs et autres créditeurs, classés comme autres passifs financiers, sont évalués au coût. En raison de leur nature à court terme, le coût de ces instruments financiers correspond approximativement à la juste valeur.

Les emprunts bancaires sont classés comme autres passifs financiers et sont évalués initialement à la juste valeur. Après leur comptabilisation initiale, les emprunts bancaires sont évalués au coût amorti à l'aide de la méthode du taux d'intérêt effectif.

L'Administration n'est partie à aucun instrument financier dérivé ni à aucune couverture.

(b) Immobilisations incorporelles

Les immobilisations incorporelles de l'Administration comprennent des logiciels acquis. Lorsque les logiciels ne font pas partie intégrante de la machine ou du matériel informatique auxquels ils se rapportent, ils sont comptabilisés séparément comme immobilisations incorporelles. Les immobilisations incorporelles sont comptabilisées au coût diminué du cumul des amortissements et des pertes de valeur relatifs à ces immobilisations. Les immobilisations incorporelles sont amorties selon la méthode de l'amortissement linéaire sur leur durée d'utilité estimative. L'estimation de la durée d'utilité ainsi que les méthodes d'amortissement sont examinées à la clôture de chaque exercice.

La durée d'utilité utilisée dans le calcul de l'amortissement des logiciels acquis varie de cinq à dix ans.

Les immobilisations incorporelles sont soumises à un test de dépréciation lorsque des événements ou des changements de situation indiquent que leur valeur comptable pourrait ne pas être recouvrable. Les immobilisations qui ne sont pas utilisées sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur est comptabilisée dans le résultat global et correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable.

(c) Immobilisations corporelles et bateaux-pilotes

Les bateaux-pilotes et immobilisations corporelles sont comptabilisés au coût. Le coût des bateaux-pilotes en construction comprend les frais de

conception et de gestion de projet, les frais juridiques, le coût des matériaux, le coût de la main-d'œuvre directe ainsi que les intérêts sur les prêts à la construction. Les montants présentés dans « bateaux-pilotes en construction » sont virés au compte des bateaux-pilotes approprié lorsque la construction est terminée, et ils commencent à être amortis. L'amortissement des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles est calculé selon le mode d'amortissement linéaire, en fonction de la durée d'utilité estimative des actifs, comme suit :

Coques et structures de bateaux-pilotes	10 à 25 ans
Équipement de bateaux-pilotes	10 ans
Générateurs de bateaux-pilotes	5 ans
Moteurs de bateaux-pilotes	5 à 10 ans
Inspections de bateaux-pilotes	4 ou 5 ans
Mobilier et matériel	2 à 10 ans
Améliorations locatives	10 ans

Les immobilisations sont soumises chaque année à un test de dépréciation. Toute perte de valeur correspond à l'excédent de la valeur comptable sur la valeur recouvrable et est comptabilisée à titre de perte annuelle. Les profits et pertes dégagés sur la sortie de bateaux-pilotes et d'immobilisations corporelles correspondent à la différence entre les produits de la sortie et la valeur comptable des actifs et ils sont constatés en résultat. Les profits sont comptabilisés au poste des autres produits, alors que les pertes sont constatées à titre de perte annuelle dans les frais d'exploitation des bateaux-pilotes ou au poste des services publics, matériaux et fournitures, selon les actifs sortis.

(d) Indemnités de cessation d'emploi

Les salariés ont droit à des indemnités de cessation d'emploi prévues aux termes des conventions collectives et des contrats de travail, en fonction de leurs années de service et de leur salaire de fin de carrière. Le passif au titre de ces indemnités est estimé et comptabilisé à mesure que celles-ci sont constituées.

Le coût et l'obligation au titre des indemnités sont déterminés par évaluation actuarielle selon la méthode des unités de crédit projetées au prorata des services, qui est fondée sur les meilleures estimations de la direction quant au taux de roulement du personnel, à l'âge de la retraite, aux salaires et indemnités futurs, et d'autres facteurs actuariels.

Les gains et les pertes actuariels sont comptabilisés dans la période au cours de laquelle ils se produisent et sont inclus dans les autres éléments du résultat global.

(e) Régime de retraite

Presque tous les salariés de l'Administration participent au Régime de pension de retraite de la fonction publique (le « Régime »). Il s'agit d'un régime à prestations définies établi par la loi, dont le gouvernement du Canada est le promoteur. Les salariés et l'Administration cotisent au Régime pour couvrir le coût des services rendus au cours de l'exercice. Conformément à la loi en vigueur, l'Administration n'a aucune obligation juridique ou implicite de verser des cotisations supplémentaires pour financer le coût des services passés ou combler les déficits de capitalisation du Régime. Par conséquent, les cotisations sont comptabilisées en charges dans l'exercice au cours duquel les salariés rendent les services et représentent l'obligation totale de l'Administration au titre des prestations de retraite.

(f) Constatation des produits

Les produits des droits de pilotage sont comptabilisés au fur et à mesure que les services de pilotage sont rendus.

(g) Normes comptables publiées mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur

Les normes comptables suivantes qui ont été publiées, mais qui ne sont pas encore entrées en vigueur, sont jugées pertinentes pour l'Administration :

L'IFRS 9, *Instruments financiers* (nouvelle), a été publiée pour la première fois en novembre 2009, puis en octobre 2010. Elle a ensuite été modifiée en novembre 2013. L'IFRS 9 remplacera à terme entièrement l'IAS 39, *Instruments financiers : Comptabilisation et évaluation*. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme était le 1er janvier 2018. L'IFRS 9 préconise l'utilisation d'une méthode unique pour déterminer si un actif financier doit être évalué au coût amorti ou à la juste valeur en fonction du modèle économique que suit l'entité pour gérer ses instruments financiers et des caractéristiques des flux de trésorerie contractuels de l'actif financier.

L'IFRS 15, *Produits des activités ordinaires tirés de contrats conclus avec des clients*, (nouvelle), publiée en mai 2014, remplacera l'IAS 18, *Produits des activités ordinaires*, l'IAS 11, *Contrats de construction* et les autres normes connexes touchant les produits. La date d'entrée en vigueur obligatoire de cette norme est le 1er janvier 2017.

L'Administration n'a pas adopté ni la nouvelle norme, ni la norme révisée de manière anticipée. Elle évalue actuellement l'incidence de ces normes sur les états financiers.

3. MODIFICATION DE MÉTHODES COMPTABLES

L'IFRIC 21, *Droits ou taxes*, s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. L'IASB a publié une interprétation précisant que le fait générateur d'obligation qui entraîne la comptabilisation d'un passif pour payer un droit ou une taxe est l'activité décrite dans la loi qui rend le droit ou la taxe exigible. Cette interprétation n'a pas eu d'incidence significative sur les états financiers.

L'IAS 36, *Dépréciation d'actifs* (révisée), s'applique aux exercices ouverts à compter du 1er janvier 2014. Les modifications de portée limitée précisent que des informations sur la valeur recouvrable des actifs dépréciés doivent être fournies uniquement dans le cas où cette valeur est fondée sur la juste valeur diminuée des coûts de sortie. Ces modifications n'ont pas eu d'incidence significative sur les états financiers.

4. UTILISATION D'ESTIMATIONS ET JUGEMENTS

La préparation des états financiers exige que la direction porte des jugements, qu'elle établisse des estimations et pose des hypothèses qui influent sur l'application des méthodes comptables et sur l'actif, le passif, les produits et les charges présentés. Les estimations et les hypothèses qui s'y rattachent reposent sur l'expérience antérieure et divers autres facteurs qui sont jugés raisonnables dans les circonstances, et servent à poser des jugements sur la valeur comptable de l'actif et du passif qui n'est pas facile à établir à partir d'autres sources. Les résultats réels peuvent différer de ces estimations.

Les estimations et les hypothèses sous-jacentes sont révisées régulièrement. Les révisions apportées aux estimations comptables sont constatées dans la période au cours de laquelle l'estimation est révisée.

Les jugements posés par la direction pour appliquer les IFRS qui ont une incidence importante sur les états financiers et les estimations qui présentent un risque important d'ajustements significatifs pour l'exercice considéré et le prochain exercice sont exposés ci-après.

a) Estimations comptables critiques

Les estimations comptables critiques sont les estimations et les hypothèses établies par la direction susceptibles d'entraîner des ajustements significatifs de la valeur comptable de l'actif et du passif au cours du prochain exercice. La direction a formulé les estimations comptables critiques ou les hypothèses suivantes pour préparer les présents états financiers :

Indemnités de cessation d'emploi

L'Administration a retenu les services d'un actuaire externe pour évaluer la juste valeur des indemnités de cessation d'emploi. L'Administration évalue son obligation

au titre de ces indemnités le 31 décembre de chaque année.

b) Jugements comptables critiques

Les jugements comptables critiques sont les méthodes comptables qui ont été jugées complexes ou qui nécessitent des évaluations ou des jugements subjectifs.

Taux d'amortissement

Les durées d'utilité estimatives des bateaux-pilotes et immobilisations corporelles et des immobilisations incorporelles sont présentées dans les notes 2b) et 2c).